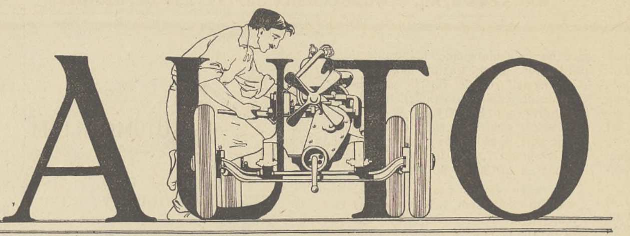
Targi wschodnie we Lwowie 5—17 września 1923.

№ 17. (Og. zb. № 31) WARSZAWA, 1-go WRZEŚNIA 1923 Rok II.

REDAKCJA: OSSOLIŃSKICH 6
(Automobilklub Polski) Tel. 96-54.
Redaktor przyjmuje we środy od 5—7
ADMINISTRACJA: AL. JEROZOLIMSKA 32
TEL. 258-03.
Konto czekowe P.K.O. № 4764
Dyrektor na Francję:
P. JACQUES, PARYŻ XV.
22, Rue Lacretelle

Administr. czynna od godz. 9—1 i 3—7
Redaktor: W. KRUSZEWSKI
Dział techniczny prowadzi:
STANISŁAW SZYDELSKI
Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadsyłanych artykułach
Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne



AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

CENA NUMERU 8000 MKP.
Zagranicą 90 cent. franc.
Prenumerata wraz z przesyłką:
kwartalnie . . . . 1 złp.
płatny w mk. p, pg kursu dnia

OGŁOSZENIA:

1/1 strona	50 złp.
1/2 „	26 „
1/4 „	14 „
1/8 „	8 „
1/16 „	5 „
1/32 „	3 „
1/64 „	2 „
Ogłoszenia drobne	1 „

Ogłoszenia w tekście i zagraniczne o 100 proc. drożej
Podwyżka cennika ogłoszeń obowiązuje wszystkie już zlecone ogłoszenia od dnia zmiany cen bez uprzedniego zawiadomienia

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca

SKF SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE
SP. Z OG. ODP.
Warszawa, ul. Kopernika № 13. Telefon № 12-14.

Czy warto?

Automobilista polski to rzeczywiście biedne stworzenie: walczy on niby z upiorami z całym szeregiem przesądów i średniowiecznych pojęć i gdyby nie opieka jedynie wyrozumiałego Ministerstwa Robót Publicznych, to lepiejby było zastąpić dziesiątki HP. osiołkami i jeździć kwadrygami.

Po za całym szeregiem podatków istnieje u nas do tej pory przestarzały zwyczaj płacenia mostowego i rogatkowego. O tem, że człowiek stojący przy rogatce, opuszcza ją 10 kroków przed samochodem pomówimy przy innej sposobności. W danej chwili chodzi nam o wykazanie, że rogatki tamują ruch i życie, są zatem z punktu widzenia handlowego i komunikacyjnego niedopuszczalne. Obywatel Państwa płaci podatki, których część idzie także na budowę i utrzymanie dróg państwowych, zatem posiada on prawo używania tychże.

Jest rzeczą sprawiedliwą, aby ten który dróg używa, płacił więcej od tego, który drogami nie jeździ, to też każdy automobilista chętnie się zgodzi zapłacić ogólny podatek państwowy drogowy, ale nie uzna potrzeby krępującego komunikację i denerwującego zwyczaju płacenia na każdej rogatce i moście. O ileby ten podatek rogatkowy szedł do kasy Państwa możnaby go ostatecznie usprawiedliwić, jakim prawem jednak pobierają gminy podatek za używanie drogi państwowej, która nie jest ich własnością i której—to najlepsze—wcale nie utrzymują.

Prawo stawiania rogatek na utrzymanie dróg jest to horendum ustawowe powstałe w czasie tworzenia się Państwa i Sejm powinien jaknajszybciej te sprawę według poglądów europejskich na nowo uregulować.

Pomijając powyższe względy, rozważmy rachunkowo, czy warto naprz. takiemu miastu, jak Łowicz utrzymywać rogatki.

Opłata od samochodu wynosi około 2000 mk., od fury 500 mk. i t. d. Jeżeli więc przejedzie dziennie 10 samochodów i 100 fur, .o miasto otrzymuje 20.000 + 50.000 = 70.000 mk. czyli miesięcznie marek 2,100.000. Czy warto więc utrzymywać aparat na wszystkich drogach, aby otrzymać na pięciu rogatkach 10,000.000. Naszym zdaniem administracja połyka więcej, niż te rogatki przynoszą. Niema się więc potem powodu do dziwienia, jeżeli przy tak ogromnych (!) dochodach z tego źródła ulice i drogi w odrębie miasta Łowicza są w takim opłakanym stanie.

Podobną uwagę pozwolimy sobie zwrócić także pod adresem Dyrekcji Kolejowej w Bydgoszczy: czy opłaci się jej utrzymywać posterunek na moście w Grudziądzu dla pobierania 1200 mk. za przejazd samochodu? Zdaje się nam, że kwit i płaca rogatkowego, nie mówiąc o gumach hamującego samochodu kosztuje 100 razy więcej.

Że mamy rację widać to z bardzo interesującego procesu w Austrji, gdzie Trybunał kasacyjny w Wiedniu załatwił teraz skargę firmy „Puch“ z roku 1922 przeciw miastu Graz o wystawienie rogatek na granicach miasta w ten sposób, iż skasował uchwałę Rady Miejskiej, podając jako motywa, że podatki gminne, w skutkach swoich równe cłom tranzytowym lub innym ograniczeniom ruchu są niedopuszczalne:

Motywy wyroku były następujące:

„Do podatków ograniczających ruch należą, jak tego dowodzi przykład ceł tranzytowych na towary, wszystkie podatki pobierane z powodu przekroczenia granicy Państwa lub obszaru Państwa w jakikolwiek inny sposób oddzielonego, przez osoby lub towary, o ile celem zabezpieczenia poboru tychże zabronione jest pod karą korzystania z innej drogi, niż z tej, która prowadzi do miejsca poboru podatków, i ruch na drogach dozwolonych musi być przerywany celem załatwienia powyższych formalności. Przez *urządzanie szlabanów na miejscach wyznaczonych dla przekroczenia granicy ograniczenie ruchu dochodzi do absurdu.* Z tego też powodu we wszystkich epokach zwalczano cła, pobramne, graniczne, mostowe i myta ze stanowiska handlowego i komunikacyjnego jako podatki ograniczające ruch“.

Jedyna instytucja któraby mogła w tej tak ważnej dla rozwoju komunikacji samochodowej sprawie interpelować odnośne czynniki jest Ministerstwo Robót Publicznych i mamy nieplonną nadzieję, iż Ministerstwo zajmujące zawsze tak przychylne stanowisko w stosunku do rozwoju automobilizmu polskiego nie przejdzie nad tą bolączką do porządku dziennego.

Inż. Kauczyński.



Automobilklub Polski

I-sza GYMKHANA ŚAMOCHODOWA

Dnia 30 Września r. b. odbędzie się w Agrykoli „I-sza GYMKHANA SAMOCHODOWA“ zorganizowana przez Automobilklub Polski.

Jest to gra sportowa na samochodach, która nie była jeszcze wykonywana w Polsce i stanowić będzie niebywałą atrakcję jako popis zręczności i sprawności kierowcy, jego zimnej krwi i wielkiego opanowania samochodu.

Zabawa powyższa będzie rownoczećnie przeglądem najnowszych typów samochodów.

Program obejmuje bardzo ciekawe i efektowne produkcje, jak np. przejazd przez ruchomy most, jazdę po schodkach, strzały do baloników i wiele innych.

Automobilklub Polski, chcąc spopularyzować tego rodzaju zabawy sportowe dopuszcza do uczestnictwa, oprócz klubowych samochodów wszelkie maszyny prywatne i kierowców z prawem jazdy.

Wpisowe wynosi 5 zł. pol. (5 fr. szw.), Zapisy przyjmuje Sekretarjat Automobilklubu Polski, Ossolińskich 6 w godzinach biurowych 10 — 3 pp.

DZIAŁ URZĘDOWY

Wykaz osób, które dotychczas złożyły egzamin na kierowców pojazdów mechanicznych według nowych przepisów

WOJEW. KRAKOWSKIE

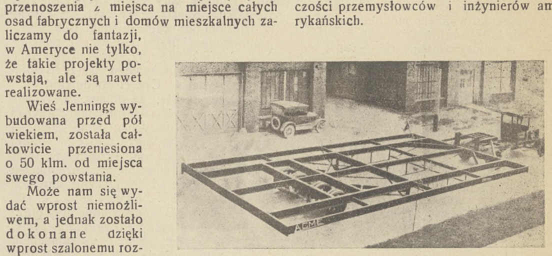
362) hr. Antoni Potocki grupa I kat. 2a. 363) Stanisław Sierosławski grupa I kat. 2a. 164) Dr. J. Kazimierz Łapiński grupa I kat. 2a. 365) Dr. Stanisław Zapałowicz grupa I kat. 2a. 366) Adam Lenert grupa I kat. 2a. 367) Michał Łopata grupa I kat. 2a. 368) Ernest Wideł grupa I kat 2a. 269) Stanisław Senison grupa I kat. 2a. 370) Franciszek Trębacz grupa I kat. 2a. 371) Adolf Maziarski grupa I kat. 2a. 372) Michał Varga grupa I kat. 2a. 373) Jan Hanusz grupa I kat. 2a. 374) Józef Putała grupa I kat. 2a. 375) Henryk Appel grupa I kat. 2a. 376) Inż. Zdzisław Krudzielski grupa I kat. 2a. 377) Antoni Glen grupa I kat. 2a. 378) Jan Richter grupa I kat. 2a. 379) Bernard Windisch grupa I kat. 2a. 380) Bronisław Kalicki grupa I kat. 2a. 381) Inż. Zdzisław Munk grupa I kat. 2a. 382) Jan Gizowski grupa I kat. 2a. 383) Wojciech Kossak grupa I kat. 2a. 384) Teofil Faltus grupa I kat. 2a. 385) Ludwik Smela grupa I kat. 2a. 386) Henryk Devaut grupa I kat. 2a. 387) Donat Sandor grupa I kat. I. 388) Stanisław Knapczyk grupa I kat. 2a.

Domy, które chodzą

W Ameryce niema rzeczy niemożliwych i podczas gdy u nas w Europie projekty przenoszenia z miejsca na miejsce całych osad fabrycznych i domów mieszkalnych zaliczamy do fantazji, w Ameryce nie tylko, że takie projekty powstają, ale są nawet realizowane.

Wieś Jennings wybudowana przed pół wiekiem, została całkowicie przeniesiona o 50 klm. od miejsca swego powstania.

Może nam się wydać wprost niemożliwem, a jednak zostało dokonane dzięki wprost szalonemu rozwojowi lokomocji samochodowej, jaka ma miejsce w Stanach Zjednoczonych, jak również dzięki sprytowi i przedsiębiorczości przemysłowców i inżynierów amerykańskich.



RYS. 1.

Najlepsze opony!
TYLKO DLA NASZYCH DRÓG
SOUPLE-CORDE GOODRICH
ŻĄDAĆ WSZĘDZIE!!!
Niedrogie opony!

F & S
ŁOŻYSKA KULKOWE
POLECAJĄ ZE SKŁADU
Warszawa, BRACIA LILPOP Mazowiecka 7.
Tel 29-60.

AUTOMOBILIŚCI!
POZNAŃ
27 GRUDNIA 15. TEL. 39-09.

Wszystko co jest wam potrzebne znajdziecie w firmie
T-wa AUTO-SKŁAD
WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKA 32. TEL. 258-03, 265-07.

AUTOMOBILIŚCI!
LWÓW
ULICA ZYBLIKIEWICZA № 3.

W stanie Michigan, firma „Mitchell Brothers Co" podjęła przed 25 laty eksploatację ogromnych przestrzeni leśnych. Mała wioska Jennings zrobiła ogromną fortunę dzięki właśnie rozwijającemu się przemysłowi leśnemu. W ciągu kilku lat mała wioska przekształciła się w prawdziwe miasteczko nietylko z kościołem, zarządem komunalnym, szpitalem, lecz również z wieloma budynkami fabrycznemi.

Dzięki jednek szybkiej eksploatacji drzewa, przestrzenie leśne zaczęły znikać. Warsztaty nie miały już co przerabiać, Życie zaczęło zamierać.

Co robić?

W Europie zamkniętoby fabryki, robotników zwolniono, a wieś powróciłaby do swego pierwobytu.

Amerykanie praktyczniejsi są od Europejczyków, zdecydowali inaczej, Firma „Mitcheli Brothers Co" zwróciła się do fabryki „Acme Motor Truck Company" z propozycją skonstruowania traktorów samochodowych z przyczepkami specjalnie zbudowanemi dla przewozu domów i budynków do miasta Cadillac odległego o 50 klm. celem dalszej eksploatacji lasów tamże położonych.

Pomysł ten został przychylnie przyjęty przez fabrykę samochodów „Acme Motor Truck Company".

Zostały zbadane drogi, odpowiednio rozszerzone dla swobodnego przejazdu całych domów, Roboty te szły jednocześnie z budową ogromnego traktoru, który miał służyć do transportu domów i warsztatów firmy „Mitchell Brothers Co", gdyż miano przewozić domy i warsztaty w całości nie rozbierając ich wcale.

Przyczepka jaka została zbudowana rozmiarów 7×12 mtr. (rys. № 1) umieszczona została na 4 kołach z tyłu na masywach, połączonych parami. Konstrukcja przyczepki uwidoczniona jest na rysunku. Połączenie przyczepki z podwoziem traktora zostało uskutecznione przy pomocy specjalnych suportów zaopatrzonych w resory sprężynowe zabezpieczające od wstrząśnień w czasie jazdy.

Na przodzie przyczepki umieszczone jest piąte koło opierające się w czasie jazdy na podwoziu traktora, a jednocześnie mające na celu ułatwienie ładowania domów na traktor. Sam traktor posiada motor „Continental" o sile 55 HP na hamulcu, co daje przy całej konstrukcji traktora moc transportową do 35.000 klg. W ten sposób zbudowany traktor zaczął pracować, przewożąc dziesiątki domów, których rozmiary wahały się oo 7, 5×9 mtr, do 7, 5×12 mtr. i ważących od 30 do 40 ton.

Pierwsze domy zostały przewiezione z wielkim sukcesem, bez rozbierania takowych, jedynie tylko usuwając meble i miesz kańców (patrz rys. № 2).



RYS. 2

Nie zdarzył się żaden wypadek, nawet szyby w oknach się nie pobiły. Przejazd taki z Jenningsu do Cadillac trwał 4 godziny. Najwięcej czasu tracono na ładowanie i zładowywanie domów.

W obecnej chwili praca idzie żwawo. W ciągu tygodnia przewozi się średnio 4 domy, lecz jest nadzieja, że przy dalszych udogodnieniach i nabytej praktyce uda się przewozić jeden dom dziennie, tak, że z wiosną cała wieś Jennings będzie przewieziona do Cadillac.

Kraj dolarów daje nam coraz to nowe niespodzianki.

Jestto jeszcze jedno wspaniałe zwycięstwo samochodów na drodze postępu budowy i eksploatacji tychże.

J. Witowski



BELGIJSKI RAID SAMOCHODOWY

Belgijski raid samochodowy odbył się w dniach od 27 do 30 czerwca. Przestrzeń raidowa wynosiła 1005 km. w czterech etapach. Pierwszy etap Antwerpja — Ostenda (196 km.) drugi Ostenda — Namur (267 km), trzeci Namur — Spa (337 km), i ostatni (205 km). Jazda odbyła się w dwu kategorjach, a mianowicie samochodów turystycznych i wyścigowych. W kategorji samochodów turystycznych zwyciężył *Austro-Daimler* w czasie 14 godzin i 23 minut, w kategorji sportowych *Amilcar* w czasie 14 godz. 30 min.

Najlepsze wyniki z pomiędzy samochodów turystycznych osiągnął Fraes (Austro-Daimler) jadąc z szybkością przeciętną 69 km. 800 m. zaś z samochodów sportowych Rietvelt (Amilcar) jadąc z szybkością przeciętną 69 km. 040 m. Najgorsze wyniki z pośród konkurentów miał Tonglet (Overland) jadąc z szybkością średnią 40 km. 050 z pomiędzy zaś sportowych samochodów de Thozée (Ford-Montier) osiągając przeciętną szybkość 47 km. 400 m.

W raidzie powyższym brało udział 10 samochodów turystycznych a mianowicie: Austro-Daimler, Slim, Willys-Kight, La Licorne, Citroën, Buick, Garner, Minerwa, Ford i Overland, oraz 21 samochodów sportowych: Amilcar, Georges, Irat, Austro-Daimler, Slim, Fiat, Speedford, Delahaye, Fiat, Salmson, Overland, Ford, S. A. T., Essex, Rolland-Pillain i Ford Montier.

Jak widzimy raid belgijski był znacznie mniejszy co do przestrzeni jak nasz. Osiągnięte lepsze wyniki pod względem szybkości średniej należy przypisać temu iż drogi belgijskie są znakomite.

NIEMIECKA WYSTAWA SAMOCHODOWA

Państwowy Związek Przemysłu samochodowego niemieckiego urządza w Berlinie Wystawę samochodową w dniach 28 września do dnia 7 października. Wystawa mieścić się będzie w dużej samochodowej hali wystawowej w Pałacu sportowym przy ulicy Poczdamskiej.

Przedmiotem wystawy będą: Samochody osobowe, karoserje, motocykle, Wszelkiego rodzaju pojazdy silnikowe, przybory do samochodów i motocykli oraz obrabiarki specjalne i narzędzia służące do budowy samochodów.

Adres Związku: Berlin, W. 8. Unter den Linden 12.

Program

I-szej GYMKHANY SAMOCHODOWEJ zorganizowanej przez AUTOMOBILKLUB Polski

1. **Bieg Rozstawny.**
2. **Przejazd przez rów markowany.**
3. **Ruchomy most.**
4. **Jazda ze szklanką wody między kręglami.**
5. **Rzucanie kółek na drążki.**
6. **Jazda po schodkach (z jajkiem na łyżce).**
7. **Rzucanie kartofli do kubłów z wodą.**
8. **Brama kwiatowa (zerwanie wiszącego wianka).**
9. **Objeżdżanie posterunków (manekiny).**
10. **Polowanie na baloniki.**
11. **Ósemka przodem i tyłem pomiędzy kręglami.**
12. **Dzwonek na sznurku.**
13. **Zatrzymać motor,wyskoczyć,obiedz maszynę dookoła i zakręcić motor ręką — wszystko w jaknajszybszym tempie.**
14. **Deska z nabojami.**

WOLNOŚĆ

Poranek majowy! Piękny, świeży poranek majowy.

Na drodze, przed dworkiem, duży lśniący, szykowny samochód, ponętny w swej sile i prostocie. Drży całem ciałem, drży, jak rumak angielski przed startem, jak szlachetny arabczyk, trzymany chwilowo na wędzidle, ażeby niebawem popędzić w dal.

Na lewo od drogi lśni wstęga rzeki, na falach której kołysze się leniwie statek parowy, na prawo widnieją budynki znaczniejszej stacji kolejowej.

— Uf! zajęczał statek. Co za los, co za nędzny los!

— Hola, zaśmiał się samochód. A ciebie co gnębi? Życie jest piękne! Ach, jakież piękne!

— Zbzikował, mruczy statek parowy. Życie jest piękne! Piękne! A to warjat! Radbym wiedzieć, dla kogo życie jest piękne?

— Dla wszystkich, którzy kochają słońce, kochają jasność, kochają ruch, kochają...

— Czy on oszalał? Przerywa statek parowy. Życie jest piękne? Życie jest obrzydliwe, przynajmniej dla mnie, który brnie po pas w wodzie, umazany jest od dołu szlamem i zgniłem zielskiem. Przecież ja, zamknięty, jak w więzieniu, na wązkiej przestrzeni dwóch nudnych brzegów odbywam od wielu lat jedną i tą samą podróż, to w górę, to w dół rzeki, przeciskam się stale przez niemiłe zapachy i bardzo często...

W tem miejscu statek ryknął nagle na cały głos: „Oj, oj!"

— Co ci się stało? zapytał trwożliwie samochód.

— Och, czuję, jak brudna woda przybrzeżna wlewa mi się do środka! To te przebrzydłe szczury dorwały się najwidoczniej do jakiegoś pakunku! Oj, oj! Leje się! Nie wytrzymam!

Nagły świst, gwizd, zgrzyt sapanie, zgiełk, kłęby dymu i pary zagłuszyły jeremjady parostatku. Na stację wtoczył się pociąg dla dziesiominutowego postoju. Bok o bok z samochodem przystanął wagon sypialny.

— Coś taki krzywy? zapytał jowialnie samochód swojego nowego sąsiada, stojącego na szynach. Czy ci co dolega?

— Rzecz prosta, że dolega. I ty nie miałbyś z pewnością wesołej miny gdybyś był zniewolony oddychać tem, czem ja w tej chwili oddycham. Wiozę w swem wnętrzu szesnaście osób, rozumiesz, szesnaście śpiących, chrapiących, rozebranych i prawdopodobnie niedostatecznie umytych osób, możesz więc sobie wyobrazić, jaki gatunek powietrza podtrzymuje mój organizm. Oh! Co za życie! Co za marne życie!

— Ha, ha, ha! zaśmiał się samochód. I ten się żali, zupełnie, jak ów ciężki bałwan rzeczny. Patrząc na nich można pęknąć od śmiechu. Taki wagon naprzykład. Nie robi nic, palcem nie ruszy, inni go ciągną po szynach, napatrzy się coraz to nowych widoków, a jęczy, jak dziad z pod kościoła.

— Milcz, smarkaczu, zaskrzypiał ze złością wagon sypialny. Nie drwij ze starszych. Nie wymawiaj i nie zazdrość mi tego, co widzę w podróżach, bo ja w istocie nie widzę nic. Ciągle to samo, wiecznie to samo!! Albo zaspany stróż stacyjny, przestawiający zwrotnicę, lub zawiadowca ziewający przy nadejściu pociągu, albo anemiczna żona telegrafisty, podlewająca suche badyle, które mają imitować kwiaty. A te słynne zapachy stacyjne z kuchen i nie z kuchen! I wciąż to samo, bezustannie to samo od dziesiątek lat. O rety, rety!

Choć nieproszony wmieszał się parostatek do rozmowy.

— Wagon sypialny ma rację, ma świętą rację. Ja go rozumiem, ja z nim współczuję. Nieustannie to samo, bez przerwy to samo. Oh, to straszne! To zabójcze!

Lśniący młody, piękny, samochód zatrząsł się od śmiechu.

— Ha! ha! ha! Ach! Ha, ha, ha! Wy stare, zmurszałe mamuty! Wy ichtjozaury przedpotopowe! Wy okazy kopalniane z epoki przeddziejowej! Wy ozdoby archeologji wszechświatowej! Wy...

Nowy wybuch śmiechu przerwał potok wymowy rozbawionego samochodu, po chwili ciągnął dalej.

— Wy obciążeni wadami swego pochodzenia, nie możecie i nie będziecie nigdy odczuwali czaru życia, piękności bytowania, rozkoszy istnienia, gdyż brak wam uczucia, które wzbudza te cuda.

— Jakiego? zapytali jednocześnie sleeping car i parostatek.

— Otwórzcie słuchawki jak wrota stajenne,a powiem. Brak wam uczucia Wolności!

— Wolności! zaskrzypiał zdziwiony wagon sypialny. A to co za ptak?

— Masz rację stara urno z czasów neolitycznych. Wolność to istotnie ptak, lecz najcudniejszy ptak rajski o złotych skrzydłach. Ale słuchajcie szacowne pomniki z epoki Druidów, co jeszcze rzeknę. Wolność, to talizman życia to sprężyna działająca, która każe mi śmiać się, weselić, cieszyć, działać rozwijać! Wolność, to pobudka, która pozwala mi pędzić gdzie chcę, jak chcę i kiedy chcę: przed siebie, za siebie, na prawo na lewo, o każdej porze dnia i nocy.

— O czem on gada? zamruczał ze złości wagon. Nieprzytomny, czy ma gorączkę?

— Słuchaj dalej to się dowiesz, odparł samochód. Wolność jest tym czynnikiem, który daje mi możność zatrzymania się przed każda chatą, każdym pałacem, każdą ładną dziewczyną...

— A pfe! zawołał wagon. To zbereźnik, donżuan w blachę okuty!

— Przed każdym ruczajem, ciągnął dalej samochód, każdym kwiatkiem, każdem pięknem zjawiskiem natury. Wolność, to dar, przy udziale, którego mogę porwać w swe objęcia, w każdej chwili, w każdym miejscu kogo zechcę i unieść go w dal



PROSZEK do CEMENTOWANIA
(NAWĘGLANIA ŻELAZA i STALI)
J. ADAMCZEWSKI Tel. 265-36 WARSZAWA, Nowy Świat 12
AKCESORJA SAMOCHODOWE i ARTYKUŁY TECHNICZNE

SAMOCHODY **MINERWA DODGE,** Varsovie-Automobile
OPONY **MICHELIN, masywy BERGOUGNAN** S. A.
Te. 1237-22, 286-64, 99-85. Warszawa Sienkiewicza 4.

MEETING W SAN SEBASTJAN.

Z powodu braku miejsca nie mogliśmy umieścić wyników meetingu w N-rze poprzednim podajemy je wobec tego ze spóźnieniem.

Wielka nagroda dla motocykli: 356 klm. Landa (Harley-Davidson) zwyciężył przebiegając przestrzeń w 3 godz. 32 min. 16 sek. Szybkość średnia 30 klm./godz. Drugim był Riganti (Harley-Davidson); 3. Mathews (Harley-Davidson).

W kategorji do 500 cm pierwszym był Grenaud (Peugeot) w 4 g. 33:32.

Motocykle z przywózkami. L. Maure (Harley-Davidson) 213 km. w 2 godz. 53 min. 57 sek.

Cyklekary 463 klm. 190 m. Kategorja do 1100 cm.; Bueno (Salmson) w 3:39:15, średnia szybkość 82 km (godz). Kategorja do 750 cm: Paazon (Senechal) i 6:06:00. Średnia szybkość 72 km (godz).

Grand Prix dla samochodów turystycznych: Kategorja do 1½ litra: Sastrutegi (Bugatti) przebył przestrzeń 103 km. 800 m. w 1 godz. 14 min. Kategorja do dwu litrów: Martin (Bignan) w 1:57:32 przestrzeń 178 km. 150 m. Średnia szybkość 90 km. 700 m. na godzinę czyli najlepsza średnia w tym dniu. W kategorjach do 3 litrów i 4½ litrów żaden z zawodników nie doszedł do mety. W kategorji ponad 4½ litra: Przestrzeń 445 km. 345 m. Dubonnet (Hispano Suiza) w 4:52:50.

Wyścigi dwulitrówek. (Przestrzeń 445 km. 345 m). L. Guyot (Rolland Pillain) w 4 godz. 45 min. 59 sek. Szybkość średnia 93 km. 400 m; 2. Deledande (Rolland Pillain) w czasie 5.19:12; trzeci Hainovici (Ballot) w czasie 5:37:11.

Z Łodzi.

Dowództwo łódzkiego dywizjonu samochodowego przysłało nam zamówienie prenumeraty dla 37 oficerów i podoficerów zawodowych Wojsk samochodowych tamtejszego dywizjonu. Fakt ten wskazuje na głębokie poczucie solidarności sportowej samochodziarzy w Łodzi i zasługuje na jaknajżywsze podkreślenie.

Gdyby postąpiły tak wszystkie dywizjony samochodowe to pismo nasze możnaby znacznie rozwinąć dzięki czemu także postęp i zainteresowanie na polu techniki i sportu samochodowego wzrosłoby w Polsce.

Wogóle Łódź wybija się pod względem samochodziarstwa tak cywilnego jak i wojskowego. Niedawno donosiliśmy o otwarciu tam szkoły samochodowej, ostatnio dzięki inicjatywie p. pułk. H. Buczyńskiego d-cy tamt. dywizjonu urządzono wyścigi cyklistów i motocyklistów a ilość samochodów oraz zainteresowanie się sportem wzrasta stale co widzimy po rosnącej liczbie łódzkich prenumeratorów. Pionierom ruchu samochodowego w Łodzi jak p. pułk. Buczyńskiemu, p. dyr. Grohmanowi, p. Sidorakowi i w. i. życzymy jaknajwiększego dalszego powodzenia w ich pięknych zamiarach.



ŚWIATOWY REKORD WYSOKOŚCI

Dwa lata blisko trwało zanim udało się pobić rekord wysokości wykonany przez lotnika amerykańskiego Mac Ready. Lotnik francuski Sadi Lecointe wielokrotny posiadacz rekordów tak wysokości jak i szybkości wytężał wszystkie swe siły by wydrzeć palmę pierwszeństwa Amerykanom. Po wielokrotnych próbach udało mu się dnia pierwszego sierpnia pobić rekord porucznika Mac Ready wynoszący 10518 metrów gdyż dokonał wzlotu na 10900 metrów.

POŁĄCZENIE MOSKWA — LONDYN

Niemieckie towarzystwo *Deraluft* które zorganizowało linję powietrzną *Królewiec — Moskwa* ogłasza, że przystępuje do rozszerzenia linji a mianowicie stwarza połączenie Moskwa — Londyn.

Odjazd z Moskwy o godz. 8 rano, Przyjazd do Królewca o godz. 15,30. O godz. 18 odchodzić będzie pociąg do Berlina który przybywać będzie do Berlina o godz. 6,30 rano.

Podróż z Moskwy do Londynu trwałaby w tych warunkach tylko 36 godzin podczas gdy dzisiaj potrzeba na to *pięć dni.*

Linja Moskwa — Londyn przechodziłaby przez Hamburg — Bremę i Amsterdam łącząc także te miejscowości z Moskwą.

Deraluft ma nadzieję rozszerzyć swoją działalność tak by połączyć także swemi linjami Moskwę, Paryż, Rzym, Wiedeń, Pragę, Warszawę i inne wielkie stolice Europejskie.

W czasie od 1 listopada 1922 do 1 stycznia 1923 dokonało tow. Deraluft 131 lotów regularnych przebywając 150000 km. Przewieziono w tym czasie ponad 350 podróżnych, 1047 kg. listów i 44000 kg. towarów Nie zdarzył się podczas tego czasu ani jeden wypadek. Szybkość średnia płatowców wynosiła w roku ubiegłym 137 km. godz.

SPORTY

Sierpień 1923 zaznaczył się tak ogromnie ożywionym ruchem we wszystkich dziedzinach sportu i we wszystkich krajach, jak tego od dawna nie widziano. Długi szereg zawodów o mistrzostwa świata i poszczególnych państw, ogromna ilość rekordów, bardzo wielka ilość nadzwyczajnych imprez i wyników — oto bardzo pokaźny dorobek jednego miesiąca. W szczególności:



KOLARSTWO

W Zurychu rozgrywają się zawody o mistrzostwa świata w jeździe szybkiej (sprinterowskiej), długodystansowej (steyerowskiej) i szosowej. Polscy współzawodnicy odpadli w przedbiegach pobici: IKO przez Micharda fenomenalnego jeźdźca Francji, Stankiewicz przez Mazairaca z Holandji, Szymczyk przez Włocha del Grosso i Lange przez Zullera (Anglik). O zwycięstwa sprinterowskie i steyerowskie walczy Francja z Holandją. W biegu szosowym o którym jeszcze sprawozdania nie mamy poważne szanse ma krakowski Höchsman, który stanowi jedną z najlepszych klas amatorów na kontynencie.

Urządzone równocześnie w Warszawie wyścigi cyklistów z powodu braku czołowych jeźdźców polskich nie budziły większego zainteresowania, jakkolwiek sprowadzeni z Francji Baron i Chardon wykazali technikę jazdy, która rzadko jest tu oglądana. Murzyn Hedspath bez wartości sportowych stanowił jedynie egzotyczną atrakcję. Wyniki:

1-szy dzień wyścigów 15/8 w biegu gości zwycięża Baron, wyścig scratch wygrywa Chardon, za nim Baron, trzeci Turowski, wyścig dystansowy — 10 klm — wygrywa dzięki wspaniałym demaragom Baron, drugi Turowski, trzeci Łazarski.

2-gi dzień wyścigów 19/8 przyniósł próby pobicia rekordu polskiego, ustanowionego przez Szymczyka na 400 mtr. w czasie 26 i ³/₅ sek. Z krajowych jeźdźców nie zeszedł żaden niżej 27 sek. z gości Baron osiągnął czas lepszy od rekordu polskiego 26 i ²/₅ sek. Wyścig de Demi-Fond na przestrzeni 3000 mtr. wygrał w czasie 5 m. 24 i ³/₅ sek. Chardon, za nim Baron, trzeci Gronczewski. Wyścig amerykański parami na przestrzeni 25 klm. wygrała bezkonkurencyjnie para Baron — Chardon, w czasie 40 m. 26'2 sek. drugie miejsce zajęli Turowski i Janociński, trzecie Grochowski — Jabrzemski.

PIŁKA NOŻNA

W kraju rozpoczęły się rozgrywki o mistrzostwo Polski. W roku bieżącym rozgrywka toczy się między grupą wschodnią a zachodnią. W pierwszej grupie bezwzględne szanse ma dotychczasowy mistrz, lwowska „Pogoń", która o mistrzostwo walczyć będzie musiała prawdopodobnie z „Wisłą" krakowską, przodującą obecnie w grupie zachodniej.

Pozatem rozegrano kilkadziesiąt meczów towarzyskich. Ważniejsze wyniki:

„Polonja" (Warszawa) — „Jutrzenka" (Kraków) 1:1, „Warta" (Poznań) — „Wisła" (Kraków) 4:2, „Pogoń" — W. K. S. Lublin 8:0, „Cracovia" — „Makkabi" (Kraków) 0:0, „Polonja" — „Lauda" (Wilno) 4:0, „Warta" — Ł. K. S. (Łódź) 1:1, „Wisła" — Ł. K. S. 6:1, Cracovia — Polonja 1:0, Pogoń — Lauda 13:0.

Zagranicą rozegrano szereg meczów międzynarodowych. Ważniejsze wyniki:

Austrja — Węgry 3:3, Austrja — Finlandja 2;1, Finlandja — Niemcy 2:1, Finlandja — Węgry 1:3, Zurych — Berlin 2:1 Zurych — Lipsk 4:0, Praga — Wiedeń 1:2, Praga — Berlin 3:3.

OD ADMINISTRACJI

Uprzejmie zwracamy uwagę Sz. Czytelników iż z powodu niepomiernej zwyżki cen papieru i druku jesteśmy zmuszeni podnieść odpowiednio ceny prenumeraty i ogłoszeń, a z powodu wahania cen musimy na przyszłość wyznaczać ceny w złotych pol. płatnych p/g kursu w dniu wpłaty.

Jednocześnie prosimy Sz. Prenumeratorów o uregulowanie należności za prenumeratę czasopisma w kw. III.

Powyższe nie dotyczy PP. Członków Automobilklubu Pol.

Wy, istoty pierwotne, wykopaliska z kurhanów prahistorycznych, wy zamknięcie w ciasnych granicach szyn kolejowych i brzegów rzecznych, czyż możecie zrozumieć to uczucie bezgranicznej swobody, które przenika mnie, Samochód?

Ja nie chcę słuchać więcej tego gołowąsa! zaryczał parostatek, kołysząc się na w zburzonych falach. Weźcie go stąd, bo go zaleję!

— Nie słuchaj, jeżeli nie masz ochoty, zaśmiał się samochód, ja muszę dokończyć. Zatem do rzeczy. Choć urodzony nie na tutejszej ziemi, lecz po za jej granicami, uważam się za prawnego obywatela tego kraju, Polski, wielokrotnej męczenniczki w zębach trzech ukoronowanych tyranów, która więcej niż inni umie cenić Wolność. Ach. Wolność, słodkie słowo, boskie słowo! Ja, Samochód, jestem Wolności bezgranicznym wyznawcą i najdzielniejszym przedstawicielem na ziemi, a mój młodszy brat, aeroplan, dla którego niema granic w przestworzach świata, jest tej Wolności synem najukochańszym! Czyście zrozumieli nareszcie, wy, czcigodne zabytki muzealne, kwalifikujące się pod klosz.

— Gdyby nie kotwica, odpłynąbym, dokąd śruba poniesie! zaryczał porostatek To bolszewik! To przewrotowiec!

— O tak, odparł samochód! Ja jestem przewrotowcem, bo przewróciłem istotnie do góry nogami dawne pojęcia o czasie i przestrzeni, zbliżyłem ludy i kraje do siebie, a wszystko dlatego, że duchem, który mną kieruje jest Wolność! Wszak już przed wielu, wielu laty wielki myśliciel francuski, Voltaire, wypowiedział o Wolności te znamienne słowa:

Ah sans la liberté que slraient donc nos ames?

Mobiles, agités par d'invisibles flammes,
Nos voeux, nos actions, nos plaisirs, nos dégoût's.
De notre être, en un mot, rien ne serait à nous. *)

— To ty umiesz po francusku? zapytał wagon sypialuy.

— Naturalnie! A któż inny, jak nie ja, woził wielkiego Focha, pod czas jego pobytu w Polsce? Oho, gdybym tylko zechciał opowiedzieć ludziom to, słyszałem z jego ust o przyszłych losach Europy, nie jeden mąż stanu pobladłby ze strachu.

Rozmowę przerwało pojawienie się dwojga młodych ludzi, którzy, rozbawieni, wybiegli z dworka. Ona śliczne, zgrabne zjawisko, on młody, dzielny sportsman. Po chwili siedzieli w samochodzie.

— Dokąd mam jechać kochanie zapytał? młodzieniec, ujmując do rąk kierownik.

— Dokąd? Gdzie chcesz a zresztą jedź tam.. daleko za miasto, za rzekę! Pamiętasz, gdzieśmy to onegdaj tak się bawili uroczo, goniąc.. motyle.

Jedno błyskawiczne a palące spojrzenie zócz młodzieńca, krótkie przelotne szarpnięcie maszyny i piękny, junacki samochód, to widome wyobrażenie poczucia Wolności, wysunął się naprzód i pomknął w przestrzeń! Ostatnie jego słowa, rzucone na pożegnanie przedstawicielom dawnych sposobów lokomocji, były:

— Do widzenia, niewolnicy szyn, stacji i brzegów rzecznych!

Władysław Buchner

*) wiersz ten brzmi w polskiem tłomaczeniu jak następuje:
Ach! bez wolności czemże dusze nasze były?
Chwiejne, przez niewiadome nam ożywiane siły.
Nasze postępki, chęci, dobroć lub złość co drażni.
Nie byłyby naszemi! Nic, z całej naszej jaźni.

LEKKA ATLETYKA

W kraju rozegrano mistrzostwa lekkoatletyczne Polski, Zagranicą rozegrano mistrzostwa lekkoatletyczne Szwajcarji i Szwecji. Zestawiamy wyniki nasze z zagianicznymi;

Rozstawny bieg 4X400 A. Z. S. Warszawa 3'48 min. rekord światowy ustanowiony równocześnie w Helsingforsie 3 m. 23'8 sek.

Już to pobieżne, bardzo nawet pobieżne

Polska	Szwajcarja	Szwecja
Bieg na 100 m. Szenajch 11.4 s.		Nils Engdahl 11'1 s.
„ „ 200 m.		„ „ 22'5 s.
„ „ 400 m. Weiss 54'5 s.	Martin 51'5	„ „ 49'3 s.
„ „ 800 m.		Sven Lungres 1 m. 4 s.
„ „ 1500 m. Kawa 4 m. 25'8 s.	Martin 4 m. 5 s.	Edw. Wide 3 m. 56'7 s.
„ „ 5000 m.		„ „ 14 m. 44'1 s.
„ „10000 m. Dajewski 36:49'7		E. Bachman 32 m. 40'7 s.
Sztafeta 100X200X400X800 A. Z. S.: Piątkowski, Weiss, Rey, Karczewski 3 m. 41'8 s. (rekord polski) równocześnie ustanowiony rekord szwajcarski 3 m. 27'8 s.		
Rzut kulą Baran 11'98 Rekord polski		B. J. Anson 26 m. 46 cm.
„ oszczepem Szydłowski 51 m. 35 cm.		E. Blomquist 106 m. 52 cm.
„ młotem „ 22 m. 24 cm.		C. J. Lind 48' 23 m.
Skok w dal Sośnicki 6 m. 24½ cm,	Wenk 6'88 m.	Abrahamson 6 m. 78 cm.
Skok wzwyż	Moser 185 cm.	Johanson 286 cm.
Skok o tyczce Adamczak 3 m. 20 cm.		Matson 3 m. 60 cm.

Rozstawny bieg 4X100 Polonja 46'6 sek. Równocześnie ustanowiony w Finlandji rekord światowy wynosi 43'8 sek.

zestawienie wyników naszych z wynikami zagranicznemi wskazuje, że nasi lekkoatleci powinni koniecznie wziąć jaknajliczniejszy



STALE NA SKŁADZIE W SPÓŁCE AKC.
POLSKI FIAT
WARSZAWA
Krakowskie-Przedm. 7.
Tel. 85-16,25-50.

20 boksów! | Garaż T-wa AUTO-SKŁAD dom własny | 20 boksów!
Warszawa, Złota 64. Telefon 14-50.

udział w nadchodzącej Olimpjadzie paryskiej ale bezwarunkowo tylko w charakterze widzów. Musimy się jeszcze tyle na tem polu uczyć, że stawanie naszych współzawodników do zawodów olimpijskich byłoby dla całego kraju tylko jednym skandalem.

T. R. 28/8.



Dwie udałe próby pobicia morza, przepłynięcie jeziora Erie — oto wspaniałe imprezy uwieńczone wspaniałymi rezultatami. W dn. 6 sierpnia Sullivan w czasie 27 g. 23 min. przepłynął kanał La Manche ustanawiając rekord wytrwałości pływackiej. W dn. 12 sierpnia przepływa kanał Włoch Tiraboschi w czasie 16 g. 23 min. ustanawiając rekord minimum czasu na przepłynięcie tej drogi. Walker Carbis w dn. 9. sierpnia przepłynął jezioro Erie (33 mile ang. t.j. 51½ km.) w czasie 20 g. 15 min. Podnieść należy, że drugą połowę drogi przepłynął Carbis bez ubzpieczenia, bo towarzysząca mu łódź w nocy zgubiła go.

„Prawa autorskie" inż. W. Junoszy-Stępowskiego

(dokończenie)

Dalsze opisy wynalazku Serpolett'a Lenoir'a, oraz opisy samochodów Daimler'a, Benz'a, „de Dion-Bonton" i „Panhard-Levassor" jak też opisy wyścigów aż do końca przetłómaczono prawie dosłownie z podręcznika Kuźniecowa.

Na zakończenie inż. Junosza-Stępowski wstawia 6 wierszy własnych, które znów nic nowego do historji rozwoju samochodów nie dodają, gdyż są to zdania ogólnikowe.

Wszystkie rysunki techniczne i ozdobne zostały wzięte z tego podręcznika Kuźniecowa z małymi przeróbkami. Dziwne wydaje się tylko wstawienie do artykułu inż. Junoszy-Stępowskiego rysunków 9 i 10, przedstawiających schematy ustalonego typu samochodu parowego i spalinowego. W całym artykule inż. Junosza-Stępowski ani słowa o tych rysunkach nie mówi. Stało się to zapewne dlatego, że inż. Kuźniecow również nic o tych rysunkach nie mówi w rozdziale p. t. „Zarys historji rozwoju samochodów", który to rozdział był tłumaczony i przerabiany przez inż. Junoszę-Stępowskiego, — natomiast inż. Kuźniecow aż na trzech stronach szczegółowo objaśnia te rysunki w rozdziale zatytułowanym: „Podział samochodów według rodzajów ich silników". W jaki sposób przywędrowały te rysunki do „Historji rozwoju samochodów" i dlaczego znalazły się tam bez żadnej wzmianki o nich i bez żadnego związku z historją rozwoju samochodów — o tem wie chyba tylko autor.

Pozostaje teraz zapytać autora: 1) dlaczego w tytule swego artykułu osłonił się jakimś tajemniczym „informatorem", a nie wskazał otwarcie źródła z którego skorzystał, 2) co znaczy ów przypisek „wszelkie prawa autorskie zastrzeżone", skoro autorstwo" polegało na przetłumaczeniu i częściowej przeróbce cudzej pracy?

Chyba byłoby o wiele pożyteczniej, gdyby inż. Junosza-Stępowski wyrzekłszy się swej ambicji autorskiej, dosłownie przetłumaczył cały artykuł z podręcznika Kuźniecowa, i nie robił skrótów na niekorzyść treści.

Bolesław Szyller.

OD REDAKCJI

Podajemy w całości list Inż. Stępowskiego otrzymany jako odpowiedź na artykuł p. t. „Prawa autorskie" Inż. Stępowski niesłusznie nazywa autora artykułu „nieznanym" gdyż ten podpisał się pełnem nazwiskiem. "Auto" zamieszcza artykuły otrzymane chcąc zainteresować jak najszerszy ogół sprawami dotyczącemi automobilizmu, chętnie też umieszcza zawsze odpowiedź względnie replikę strony drugiej by dać możność bezstronnej oceny przez Czytelników.

Szanowny Panie Redaktorze

W poczytnem piśmie WPana w № 16 pomieszczono artykuł nieznanego autora (bez podpisu) o moich prawach autorskich. Sądzę że ukazał się takowy chyba jako nieporozumienie, gdyż z cyklu technicznych wiadomości z mego informatora „Czy ja znam samochód?" wydrukowany był w "Czasopiśmie Automobilowym" tylko zarys historji rozwoju automobilizmu. Dalem go do druku nie zastrzegając co do niego swoich praw autorskich, gdyż podając zarys historyczny zapożyczyłem takowy z podręcznika rosyjskiego inż. Kuzniecowa, który, opracował go z dzieł francuskich i niemieckich. Historja jako taka pozostała ta sama, a jest więcej lub mniej ścisła i dostosowana do celów dla jakich była drukowaną. Omawiając warunki druku całości mego informatora, zastrzegłem się jedynie co do praw autorskich części oryginalnych, (w szeregu dalszych rozdziałów), a nie specjalnie wstępu historycznego, nie przewidując, że z przyczyn odemnie niezależnych, dalszego ciągu informatora „Czy ja znam samochód?" nie dam do druku. Wobec tego, że nasza literatura samochodowa nie posiada prawie dzieł oryginalnych, a nawet w tak pożytecznych rzeczach jak „Rocznik Automobil klub Polski" i w „Informatorze Automobilowym" wydawnictwa Polskiego Związku Przemysłowców i Kupców Samochodowych, są całe szpalty tłomaczeń z podręcznika Kuźniecowa, więc niezrozumiałą mi jest gorliwość i złośliwość autora notatki, wytykającego nawet błędy oryginalne zecerskie, a podające je za moje. Wobec powyższego nie uważam dalszej polemiki za potrzebną, a zarazem prosiłbym o przerwanie druku notatki krytycznej o moich prawach autorskich, jako naprawdę przelewającą „z pustego w próżne". Sądzę, że Szanowny Pan lepiej zarezerwuje te miejsce, w swym poczytnem piśmie, dla rzeczy poważniejszych, oryginalnych i ściśle fachowych.

Łącząc wyrazy szacunku pozostaję z poważaniem

Stępowski Junosza

GYMKHANA

czyli gry sportowe na samochodach polega na wykonaniu szeregu prób zręczności kierowcy przy najmniejszej ilości punktów karnych.

§ 1. Każdy pragnący uczestniczyć w Gymkhanie powinien zapisać się wraz z maszyną w A. P. Warszawa Ossolińskich 6 telefon 96-54, do dnia 28 września roku bieżącego do godz. 18-ej.

Jednocześnie z zapisaniem maszyny, podpisze deklarację według ustanowionego wzoru i wpłaca do kasy A. P., tytułem wpisowego 5 złotych polskich na koszta organizacji.

Ewentualne późniejsze zapisy podlegają decyzji Komisji sportowej A. P., opłata przy zgłoszeniu późniejszego zapisu wynosi zawsze podwójne wpisowe w gotówce.

§ 2. Wozy zapisane do konkursu muszą być dostarczone, do miejsca konkursu t. j. Parku Sobieskiego (Agrykola) dnia 30 września do godz. 12-ej w poł.

§ 3. Konkurs odbędzie się jedynie przy udziale więcej jak 10 maszyn. K. S. A. P. zastrzega sobie w razie zgłoszenia mniejszej ilości maszyn oraz złej pogody w dniu 29 i 30 września zaniechania konkursu w tym terminie przyczem sumy wniesione tytułem wpisowego, nie podlegają zwrotowi, a będą zaliczone jako połowe wpisowego przy nowym terminie konkursu.

§ 4. Do konkursu dopuszczone są wszystkie wozy ze spalinowemi silnikami benzynowemi do wagi 2500 kg.

§ 5. Jazdą konkursową kieruje z ramienia K. S. A. P. komandor oraz komisarze, których rozporządzenia obowiązują uczestników na równi z niniejszym regulaminem.

§ 6. Każde zadanie kontrolują z ramienia K. S. A. P. komisarze zaopatrzeni w drukowaną instrukcję, książkę kontrolną oraz przepaskę na lewym ramieniu, Zadanie wykonane bez komisarza podlega powtórzeniu.

§ 7. Kierować wozem może wyłącznie osoba zgłoszona do zawodów wraz z wozem i mająca prawo jazdy.

§ 8. Każdy z wozów uczestniczący w konkursie otrzyma płócienny numer porządkowy, umieszczony po obu stronach maski.

Numera porządkowe będą wylosowane pomiędzy uczestnikami.

§ 9. Wykonanie 14 zadań musi nastąpować bez przerwy jedno za drugiem.

Wszelkie naprawy wozu (podwozia, karóserji i gum) powodują za pierwszym razem obowiązek powtórzenia wszystkich zadań od początku za drugim razem.

§ 10. Każde niezastosowanie się uczestnika do wymagań komandora względnie do rozporządzeń komisarza powoduje natychmiastowe wykluczenie konkurenta z zawodów.

§ 11. Opuszczenie jednego z zadań karane będzie 100 punktami karnemi.

§ 12. Każden z konkurujących jest obowiązany wykonać 14 niżej opisanych zadań:

1. **Przejazd przez rów markowany:** Kierujący przejeżdża wszystkiemy 4 kołami po deskach oznaczających granicę rowu.

Zjechanie z desek każdym z kół, albo potrącenie lub skrzywienie chorągiewek granicznych karane będzie jednym punktem karnym.

2. **Balansowanie na ruchomym moście.** Wjazd na ruchomy most i utrzymanie mostu samochodem w równowadze. Czas balansowania liczy się od chwili oderwania części wjazdowej mostu od ziemi, aż do następnego dotknięcia się mostu.

Komisarz obowiązany jest zapisywać wszelkie wahania mostu; (od dotknięcia się ziemi do następnego) uczestnikowi przysługuje prawo oznaczenia, którą serje wahań uważa za najdogodniejszą. Jako rezultat rózumie się długość czasu między jednym dotknięciem ziemi, a następnym' wybranym przez konkurującego, przyczem każde 20 sekund bez dotyku ziemi liczy się jako jeden punkt godatkowy. Dopuszcza się trzy serje wahań.

3. **Jazda po linji łamanej ze szklanką wody w prawej rence.** Rozlanie wody obliczone w/g podziałki na szklance 1 cm. — 1 punkt karny. Każde wjechaoie na białą linję graniczną, albo potrącenie chorągiewki karane 1 punktem karnym.

4. **Rzucanie kułek na drążki na tarczy.** Trzy otrzymane kółka należy zarzucić na haczyki umieszzone [na tarczy. Niezarzucenie obręczy liczy się od obreczy 1 punkt karny.

5. **Jazda po schodkach z jajkiem na łyżce.** Trzymając jajko na łyżce w prawej ręce należy przejechać przez pomost, po przejechaniu stanąć oddać jajko komisarzowi, załączyć tylny bieg, odebrać jajko od komisarza i pomost raz jeszcze przejechać tyłem. Niedowiezienie jdjka liczy się 1 punkt karny.

6. **Rzucanie kartofli do naczyń z wodą.** Na dystansie 40 mt w linji falistej do ustawionych po prawej stronie czterech po lewej dwóch naczyń należy wrzucić po jednym kartoflu, każdy rzut chybiony — 1 punkt karny.

7. **Objeżdżanie posterunków.** Objechać 9 posterunków ustawionych w kole po białej linji wskazującej sposób objazdu, każde dotknięcie któregokolwiek manekina 2 p. k.

8. **Polowanie na baloniki.** Na sygnał komisarza zatrzymać wóz i w przeciągu 20 sekund zestrzelić trzy baloniki z podanej broni, (przodem) — każde pudło — 1 p. k.

9. **Ósemka** — objazd przodem i tyłem po wytyczonej ósemce chorągiewkami i białemi linjami, ósemkę pryejechać raz przodem, raz tyłem, każde zawadzenie chorągiewki lub przejechanie linji białej 1 p. k.

10. **Bramka kwiatowa i zerwanie wianka.** Podjechać do bramki. w ruchu rozwiązać kokardę i schwycić opadający wianek — niewykonanie 2 p. k.

11. **Meldunek o wyjeżdżie z placu.** Przejechać kołem prawem przednim lub tylnem po wązkiej desce, tak aby nabój znajdujący się pod nią wystrzelił —niewykonanie 3 p. k.

12. **Dzwonek przed Jury** — dojechać do szubieniczki w ten sposób aby bokiem błotnika dotknąć szubieniczki, przednim zaś końcem błotnika dotknąć naciągniętego sznurka tak jednak aby dzwonek *nie zadzwonił*, niewykonanie — 3 p. k.

13. **Bieg rozstawny.** Kierowcy trzech kolejnych samochodów rozstawionych w różnych odstępach wokoło bieżni podają sobie chorągiewkę. Każda minuta nieosiągniętego czasu przepisanego liczy 1 pkt. karny.

14. Zatrzymać motor przed Jury, wyskoczyć z samochodu obiec maszynę raz wokoło i uruchomić motor za pomocą korby w ciągu ½ minuty. Przekroczenie za każde 10 s. 1 pkt.

§ 13. Na samochodach w czasie zawodów znajdować się może tylko kierowca.

Porady techniczne

SPRAWDZANIE ILOŚCI ŚWIEC U REFLEKTORÓW

Pytanie: Proszę o podanie praktycznego sposobu na zbadanie mocy latarń przednich. Józef Krzem. Radom.

Odpowiedź: Praktyczny sposób zbadania mocy latarń to jest ilości świec (jednostka światła) jest następujący: Bierzemy kawałek gazety o czytelnym druku, a mianowicie takim by przy świetle jednej zwykłej świecy można było jeszcze czytać w odległości 3 metrów od tejże. Jeżeli oznaczymy odstęp ten 3 metrowy jako *l* zaś źródło światła jako *P* to w tedy otrzymamy w myśl prawideł optyki wzór że $P = L^2 : l^2$ oznaczając jako L odstęp jaki otrzymamy przy próbie.

Przypuśćmy np. że moc naszych reflektorów pozwala na czytanie gazety w odległości 195 metrów to wtedy obliczymy:

$$P = \frac{195^2}{3^2} = \frac{195 \times 195}{3 \times 3} = 4.200 \text{ świec}$$

W ten sposób może WPan sprawdzić czy dane fabryki są prawdziwe czy też przesadzone.

OCZYSZCZANIE I ODŚWIEŻANIE SKÓRY

Pytanie: Mam karoserja wybitą dobrą jeszcze całą skórą jednak bardzo już wytartą i matową. Czy istnieje sposób na jej odświeżenie?. Jan Kowalik Poznań.

Odpowiedź. Zniszczoną i poplamioną skórę należy wpierw oczyścić, potem nasmarować specjalną pastą a po wyschnięciu tejże przetrzeć miękką szczoteczką lub suknem.

Do czyszczenia używać można następującej mieszaniny: Do jednego litra sprażonego zimnego mleka dodajemy 50 gramów kwasu solnego i 50 gramów kwasu siarkowego ciągle mieszając. Następnie dodajemy 25 gramów olejku lawendowego i 25 gramów esencji z lewkonji, jeden litr octu winnego i piankę z jednego białka. Po zmieszaniu zwilżamy tem lniany gałganek i czyścimy miejsca zawalane. Płyn ten wywabia też wszelkie tłuste plamy. Po wyczyszczeniu skóry i wyschnięciu preciągamy całą powierzchnię następującą pastą:

Terpentyna francuska	500	gramów
Wosk żółty	350	„
Wosk Carnamba	350	„
Olej rycynowy	200	„
Olej lniany	200	„

Jeżeli skóra jest różowa można do pasty domieszać Sandragonu w proszku, przy czyszczeniu skóry brązowej dodajemy proszku Kurkumy, przy niebieskiej skórze zaś proszku Indygo.

WARSZAWSKA SPÓŁKA AUTOMOBILOWA SPÓŁKA z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ Warszawa, Żytnia 15/17, tel. 114-31
WYKONUJE WSZELKIE REMONTY SAMOCHODÓW SZYBKO i SOLIDNIE
SPECJALNY DZIAŁ MOTOCYKLOWY. GARAŻOWANIE I SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

WPan Paciorkiewicz. Stęszew. Niestety nie posiadamy w Polsce innego czasopisma poświęconego automobilizmowi prócz „Auta“. Z zagranicznych dobre są: francuski miesięcznik „Omnia“, dalej „La Vie Automobile“, niemiecki „Motor“ i „Allgeneine Automobilzeitung. Co do podręczników z dziedziny automobilizmu to z popularnych opisujących konstrukcję samochodu istnieje *Nowoczesny Samochód* Tuszyńskiego i *Poradnik Szofera.* Szydelskiego. Ta druga książka nie zajmuje się konstrukcją, tylko daje praktyczne wskazówki co do nauki jazdy i t. p. Dziełkiem specjalnie poświęconem Karburatorom jest, książka p. t. „Gazowniki“ Szydelskiego.

Poważnieiszymy książkami są: *Kurs Automobilizmu, część I. Silniki* Radlińskiego i Tuszyńskiego oraz *Nowoczesny Motocykl* Szydelskiego.

Dla starszych już samochodziarzy przeznaczony jest *Rocznik Automobilklubu Polski* w którym są rozmaite dane pożyteczne w praktyce samochodowej.

Polecić możemy na początek *Nowoczesny Samochód* Tuszyńskiego i *Poradnik Szofera,* Szydelskiego. Uważne przeczytanie tych dwu książek daje zupełnie jasny pogląd na budowę samochodu i jego prowadzenie.

Jeżeliby WPanu chodziło specjalnie o silniki, to proszę przeczytać *Kurs Automobilizmu Część I. Silniki.* Istnieje jeszcze książka wydana przez Min. Spraw Wojskowych p. t. *Budowa Samochodów,* ale jest to rzeczą zawierającą dużo błędów tak, że polecić jej nie można.

Czytelnikowi ze Lwowa. List WPana jest trochę za ostry jednakże, gdyż zapomina WPan, że raid to nie wyścigi. Zarzuty byłyby słuszne gdyby regulamin raidu był inny, wedle zaś regulaminu jaki obowiązywał, żadne uszkodzenie nie przeszkadzające do ukończenia raidu i nie wymagające otwierania maski nie powodowało punktów karnych. Oczywiście wyniki raidu zupełnie nie dały obrazu zachowania się danego samochodu pod względem wytrzymałości podwozia i wyglądu zewnętrznego samochodu po przebyciu przestrzeni raidowej.

WPan Antoni Lubtak, Łódź. Numera brakujące wysyłamy. Co do naprawy chłodnicy to umieścimy odpowiedź w poradach technicznych.

WPan Sawczyk, Katowice. Cyklekary „*Morgan*“ są trzykołowe. Cena Morgana typu „Runabout“ wynosi 4,950 franków, Adres fabryki: R. Darmont. 27, rue Jules Ferry, Courbevoie (Seine) France.

Książki i Czasopisma.

„AMERYKA“ Miesięcznik ilustrowany, poświęcony poznaniu Ameryki i Amerykan. Zeszyt letni (5—7) za czerwiec, lipiec i sierpień 1923 r.

Na czele zeszytu znajdujemy podobiznę zmarłego Prezydenta Stanów Zjednoczonych Warren G. Hardinga. Treść rozpoczyna aktualny artykuł redaktora „Ameryki“ p. M. Tuleji p. t. „Zwrot w polityce Stanów Zjednoczonych“. Prócz tego zeszyt zawiera ciekawe sprawozdanie radcy handlowego przy poselswie polskiem w Waszyngtonie p. Hipolita Gliwica ze stanu gospodarczego Stanów Zjednoczonych w 1923, roku sprawozdanie z uroczystego obchodu „Memorial Day“ (Dzień Zaduszny) w Warszawie. „Pedagog amerykański w Polsce;“ „Przemysł, Handel i Finanse Stanów Zjednoczonych“ „Kronikę;“ tekst angielski amerykańskiego hymnu narodowego „The Star Spangled Banner;“ ciekawy i bogaty dział Ofert i Zapytań z Ameryki, „Książki i czasopisma nadesłane;“ Wiadomości różne, dotyczące stosunków polsko - amerykańskich. Zeszyt zamyka dalszy ciąg z humorem napisanych wrażeń z podróży do Ameryk p. t. „Gwiazdy i Dolary“ pióra M. H. Szpyrkówny.

Tekst zdobi kilka udatnych ilustracyj.

Z ceny prenumeraty widzimy, że „Ameryka“ jest najtańszem bodaj pismem w Polsce; numer pojedyńczy kosztuje Mk. 6.000 — prenumerata roczna 70.000 marek.

Adres redakcji i administracji: Warszawa: Nowy Świat 72. (Pałac Staszica), telefon 26-62.

„AMERYKA”

Miesięcznik ilustrowany, poświęcony poznaniu Ameryki i Amerykan.

Adr. Redak. i Administr. WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 72. (Pałac Staszyca)

TELEFON № 26-62.

Kto chce poznać amerykańskie metody pracy, mieć stałe wyczerpujące wiadomości o amerykańskim Przemyśle, Handlu i finansach; informacje dotyczące spraw polsko-amerykańskich oraz ciekawe wiadomości ogólne, winien stale czytać „AMERYKĘ“

„AMERYKA” zawiera bogaty dział OFERT I ZAPYTAŃ z Ameryki, oraz ogłoszenia poważnych firm i instytucji handlowych i finansowych.

„AMERYKA” w każdym numerze podaje ROZKŁAD JAZDY OKRĘTÓW z Europy do Ameryki.

„AMERYKA” w № 4-ym rozpoczęła druk z werwą i humorem napisanych wrażeń z podróży do Ameryki p. t. „Gwiazdy i dolary“, pióra utalentowanej autorki M.H. Szpyrkówny.

„AMERYKA” jest najtańszem pismem w Polsce. Prenumerata roczna kosztuje Mk. 20.000 — Numer pojedyńczy Mk. 6 000.



CAŁA RZESZA INŻYNIERÓW i PRAKTYKÓW BRAŁA UDZIAŁ w KONSTRUKCJI, ORAZ WYPRÓBOWANIU i WYKONAŁA w CAŁYM TEGO SŁOWA ZNACZENIU

DOSKONAŁY SAMOCHÓD

NOWY 12-konny BERLIET

WARSZAWA LION

Aleje Jerozolimskie 32.

MICHAŁ BOGUSŁAWSKI

Warszawa, Mazowiecka 3. | SALON SAMOCHODOWY | Telefony: 97-86 i 253-89.

Wyłączne zastępstwo samochodów światowej marki

„STEYR”

12/40 HP 6-cio cylindr., 6-cio osob. Typ V. 7/23 HP 4-o cylindr., 4-o osob. Typ IV

wykonanie luksusowe. Pierwsze nagrody na międzynarodowych konkursach

Wyłączne zastępstwo amerykańskich motocykli

„INDJAN”

12 HP Typ **Chief.** 8 HP Typ **Scout.**

Amerykańskie pługi motorowe UTILITOR, motory do łódek CAILLE przypinane.

Opony i dętki marek MICHELIN-CABLÉ i CONTINENTAL gumy pełne, masywy BERGOUGNAN, w każdych ilościach

NAJWIĘKSZY W POLSCE SKŁAD AKCESORJI SAMOCHODOWYCH

OPONY i kiszki samochodowe.

GUMY pełne do samochodów ciężarowych

najtaniej poleca:

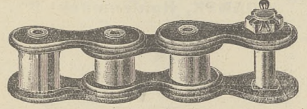
Automobilowo-Maszynowa Spółka

K. ŻÓŁTOWSKI i S-ka

Warszawa Chłodna 23. Tel. 142-46. Oddział Szpitalna № 4.

Własny warsztat wulkanizacyjny. Za wykonane reperacje gwarantujemy.

POPIERAJCIE PRZEMYSŁ KRAJOWY ŻĄDAĆ WSZĘDZIE!



PRECEZYJNA ROBOTA MAKSYMALNA WYTRZYMAŁOŚĆ!

ŁAŃCUCHY do samochodów ciężarowych i wszelkich maszyn poleca:

PIERWSZA POLSKA WYTWÓRNIA ŁAŃCUCHÓW ROLKOWYCH

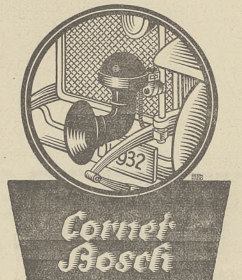
ST. KUBIAK

Warszawa, Elektoralna Nr. 30. Telefon 275-14.

Przedstawiciele i odsprzedawcy we wszystkich większych centrach poszukiwani.

MAGNETO, ŚWIECE i ŚWIATŁO

BOSCH'A



SYGNAŁY ELETRYCZNE 6 i 12 V.

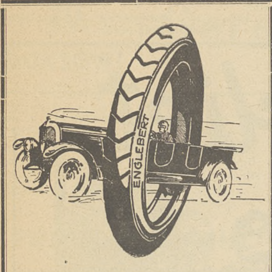
(BOSCH-HORN)

Jeneralna Reprezentacja i Główny Skład na Polskę

I. KESTENBAUM

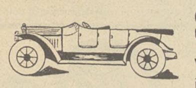
WARSZAWA

Leszno 52. Telefon 170-87

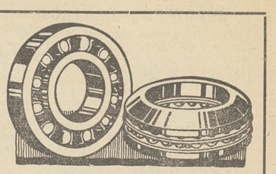


Belgijskie
OPONY i KISZKI
ENGLEBERT
które odniosły szereg tryumfów na tegorocznych wyścigach i rajdach we
Francji, Belgji, Włoszech, Hiszpanji i Holandji.
Wyłącznie zastępstwo na Polskę
D/H Aleksander RIEDEL
Warszawa,
Kredytowa 16, tel. 291-4.

Żądajcie wszędzie

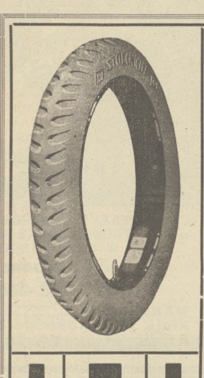


SAMOCHODOWE TRYBY czołowe i talerzowe, różne części do samochodów, gruntowne i częściowe remonty samochodów i motocykli, wszelkie roboty tokarskie, frezarskie, szlifierskie, heblarskie i mechaniczne, szlifowanie wałów korbowych i innych na specjalnej szlifierni i wszelkie montaże motorów elektrycznych, aparatów kinematograficznych, maszyn drukarskich i parowych wykonywują
Zakłady mechaniczne W. OLECHOWSKI
Warszawa ulica Ogrodowa № 62 telefon 61-67
Biuro Centralne ul. Al. Jerozolimskie № 27 tel. 61-74
Zakłady wyrabiają tokarnie, wiertarnie, heblarnie do drzewa i płyty taśmowe tartaczne, prasy ekscentryczne, szlifierki, wentylatory kowalskie, imadła równoległe i t p

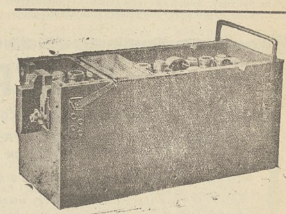


KULKOWE ŁOŻYSKA
I KULKI STALOWE


GŁÓWNY SKŁAD NA POLSKĘ
KAROL KUSKE
WARSZAWA, NOWOGRODZKA № 12.
Tel. 63-61, depesze: „KARKUS".



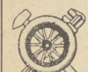
B. BOY i S-KA
JENERALNY PRZEDSTAWICIEL FABRYKI
STOECKICHT
WARSZAWA
ULICA SENATORSKA № 31
TELEFONY 505-54 I 209-32
NAJLEPSZE i NAJTRWALSZE OPONY i MASYWY
ROWEROWE i SAMOCHODOWE



PIERWSZA
KRAJOWA FABRYKA AKUMULATORÓW
„ERGS"
właśc. inż. GOLDE
WARSZAWA, ELEKTORALNA Nr. 10 — TELEFON Nr. 193-59.
POLECA WSZELKIEGO RODZAJU AKUMULATORY do OŚWIETLENIA, STARTERU, ZAPALANIA etc.
POJEMNOŚĆ I TRWAŁOŚĆ GWARANTOWANA
Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania.

BIURO TECHNICZNE
FRANCISZEK PANCER, inż.
Warszawa, Szpitalna № 3, tel. 243-41.
Poleca po cenach konkurencyjnych:
ŁOŻYSKA, KULKOWE, ROLKOWE
i KULKI

BIURO TECHNICZNE
„WULKANIZATOR"
SP. Z OGR. ODP.
WARSZAWA UL. KRUCZA 11. TEL. 131-66.
WULKANIZACJA OPON I KISZEK SAMOCHODOWYCH
NAKŁADANIE NOWYCH PROTEKTORÓW NA OPONY
OBLEWANIE WAŁKÓW WSZELKIEGO RODZAJU ŚWIEŻĄ GUMĄ ORAZ INNE WYROBY GUMOWE, WYKONANIE SZYBKIE
SPRZEDAŻ REGENEROWANYCH OPON ORAZ KISZEK

WARSZTATY MECHANICZNE

SP. Z OGR. ODP.
AUTOREMONT
WARSZAWA, Wolność 5. TELEFON 141-37.

WARSZTATY MECHANICZNO-SAMOCHODOWE I SZWEJCOWNIA AUTOGENICZNA
Inż. Michała Łabendzia
WARSZAWA, UL. Ś-TO JERSKA 11. TEL. 256-76.
REMONT SAMOCHODÓW, DORABIANIE WSZELKICH CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH ORAZ SZWEJCOWANIE WSZELKICH POŁAMANYCH CZĘŚCI: Z ODLEWU, ŻELAZA, STALI, ALUMINIUM, MIEDZI i t. d.

OPONY
BERGOUGNAN-CORD
są najlepsze w świecie
OPONY PEŁNE
DO SAMOCHODÓW


CIĘŻAROWYCH
Nowość!!! **Nowość!!!**
Masywy „Extra-Souples-Camietes". Masywy Dysymetryczne
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
R. C. BERGOUGNAN
GDAŃSK, Kohlenmarkt 9
Telefon 917 Telefon 5917
Stocki we wszystkich większych miastach Polski
Przyjmuje się udział w targach wschodnich

TŁOKI, PIERŚCIENIE i ZAWORY do wszystkich typów samochodów i motocykli

FABRYKI

Etablissements S I M. S. A. Morges

oraz GUMY SAMOCHODOWE znanej wszechświatowej marki

„AJAX RUBBER Co." INC., Trenton U. S. A.

POLECA PO CENACH FABRYCZNYCH

Jeneralna reprezentacja na Polskę **B. WAHREN** Fabryka rowerów i motocykli

SKŁADY AKCESORJI SAMOCHODOWYCH

BIURO I SKŁADY Ś-to Krzyska 26. Tel. 53-72. FABRYKA i warsztaty reparacyjne ul. Leszczyńska 3. Tel. 271-25 WARSZAWA

AUTO-AGENCJA

wł. T Fijałkowski

Warszawa, Foksal № 12, Tel. 91-55.

Kupno Komis

Sprzedaż

Samochodów Pierwszorzędnych

Fabryk, osobowych i ciężarowych.

Auto-Warsztaty

PŁÓTNA KOLOROWE

IMPREGNOWANE

NA BUDY SAMOCHODOWE

PŁACHTY (PLANDEKI) NIEPRZEMAKALNE

POLECA FABRYKA

N. ZEMSZ i S-wie

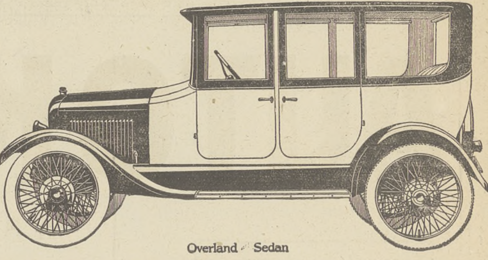
WARSZAWA, CHŁODNA 38. TELEFONY 29-86, 35-88

Rok założenia 1893.

Wszechświatowy rekord „OVERLANDA"

MILJON

SAMO-CHODÓW Overland jest już w ruchu



Overland - Sedan

Fabryka wypuszcza 1109 samochodów dziennie.



Poniżej podajemy tekst listu otrzymanego od Prezesa Tow. Akc. Willys Overland

BIURO PREZESA
AKC. TOW. WILLYS OVERLAND

Toledo Ohio, 2 sierpnia 1923.

Do wszystkich firm sprzedających samochody „Overland"

25.053 Overlandów w lipcu

Gdy 27 ub. m. donosiłem WPanom, że w czerwcu pobiliśmy rekord w wytwórczości samochodów, byłem przekonany, że lepszych wyników niepodobna było osiągnąć.

W ostatnich latach obserwowałem, że w lipcu zapotrzebowanie na samochody się zmniejszało, lecz WPanowie rozwinęli w tym roku taką energiczną akcję, że zamiast zmniejszać się, zapotrzebowanie rośnie z każdym dniem, tak że 31 lipca pobiliśmy nowy rekord. wypuszczając **1109 samochodów dziennie.**

Brakuje mi słów, aby wyrazić mą wdzięczność WPanom, pionierom „OVERLANDA" i całej wiernej armji 12.000 robotników pod kierownictwem p. Artura Sheldona tu w Toledo za wielki postęp jaki wykazało Tow. Willys Overland w tym roku.

Fala zainteresowania, jaka wszelkie przeszkody znosi w całym kraju, jest największą zdobyczą panów i według wszelkich cech prawdopodobieństwa, powodzenie Panów ugruntuje się w tegorocznym bilansie.

Prowadźmy pracę nadal w tym kierunku i utrwalajmy rezultaty tych rekordów, które wzbudzają zainteresowanie i szacunek wśród żądnej samochodów publiczności.

z poważaniem
(Podpis) **I. N. Willys**

NAJTRWALSZE, NAJTAŃSZE

komfortowe samochody

„OVERLAND"

oglądać można w magazynie firmy

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ i W. M. GDAŃSK

ANGIELSKIE BIURO TECHNICZNE

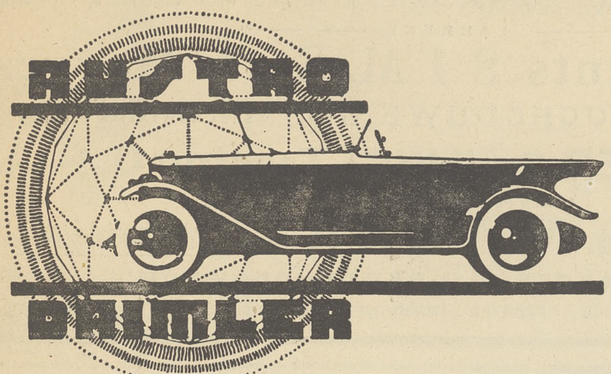
ALBERT VICTOR FRANK

Warszawa Nowy-Świat 34

TELEFONY:

Dyrekcja	502-03
Oddział Techniczny	188-34
Oddział Samochod.	11-19

Adres telegraficzny: „ANGLOTECHNIK"



NOWE MODELE
samochodów osobowych
Austro - Daimler „ADS“ 6/25 HP
„AD“ 17/60 HP.
Austr. Fabryka Samochodów
dawn. „Austro-Fiat“ „AFI“ 9/32 HP.
Puch - Werke — „VIII“ 14/38 HP

Samochody ciężarowe jedno, cztero i pięciotonowe, doczepki do samochodów ciężarowych, **lokomotywy, drezyny i wózki motorowe**

STALE NA SKŁADZIE.

Motocykle HARLEY DAVIDSON

STOCK PNEUS PIRELLI

Rowery „PUCH“

AMORTYZATORY Hartford

ŁAŃCUCHY ROLKOWE W. WIPPERMAN'A, HAGEN

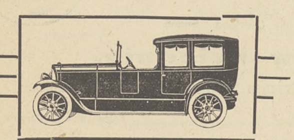
Towarzystwo Budowy Motorów Spółka Akcyjna

AVSTRO DAIMLER

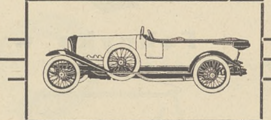
WARSZAWA
Wierzbowa 6, telefony:
9-86, 75-98, 275-22.
Kraków — Lwów — Poznań
Katowice — Gdańsk.

AUTO-KONCERN

WARSZAWA



Wierzbowa 8 Telefony: 123-29 i 221-44
Skrót. telegr. „WARSZAWA-AUTOKONCERN“.



Jeneralna reprezentacja fabryk samochodów:

DUX
6-osobowe luksusowe
17/50 K.M.

N. A. G.
6-osobowe luksusowe 10/30 K.M.
ciężarowe 3 i 5-ton. z przyczepkami

BRENNABOR
4-osobowe 6/20 K.M.
6-osobowe 6/24 K.M.

tanie, wykwintne, ekonomiczne i trwałe w użyciu, ze wszelkiemi nowoczesnemi ulepszeniami

STAŁA WYSTAWA:
Warszawa, Wierzbowa 8

GARAŻE:
Warszawa, Puławska 29

Na składzie duży wybór.

Wydawca: Spółka Wydawnicza „Auto“. Druk-Tłocznia P. SZWEDE, Warszawa Warecka 9, tel. 509-31.